

IHRA国際フォーラム 2016

高速鉄道が創り出す社会、そしてその未来

— 真に高速鉄道を活かすための課題とその克服への挑戦 —

開催地：京都市(ホテルグランヴィア京都)

日程：平成28年11月16日(水)

19時～20時30分 ウェルカムパーティー

平成28年11月17日(木)

9時30分～17時 IHRA国際フォーラム 2016

18時～19時30分 レセプション

20時30分～22時 夜間特別拝観(妙心寺退蔵院)

平成28年11月18日(金)

終日 テクニカルビジット

出席者数：292名(海外117名・日本175名)／計20ヶ国より

開会挨拶、来賓挨拶

11月17日(木) 9時30分～9時45分



IHRA理事長 宿利正史による開会挨拶



安倍晋三内閣総理大臣によるビデオメッセージ



石井啓一国土交通大臣による来賓挨拶

オープニングセッション

「アジア・太平洋の経済成長と交通」

9時45分～11時15分



◆モデレーター

インドラニ・バグチ

タイムズオブインディア紙 外交論説員

スズキの自動車とデリーメトロはインド人の生活や仕事を根本的に変革した。今、我々は高速鉄道がインドの発展のための次の変革をもたらすと期待している。インド・パシフィック地域では、様々な理由で、各国が異なるスピードで成長している。この地域は、他のどの地域よりも、成長するパワー、世界の将来を形作るパワーを備えている。



◆パネリスト

マイク・マーダック

オーストラリア インフラ地域開発省 次官

アジア太平洋地域は21世紀のグローバル成長の原動力となる。そのためには、どのようにして今後正しいインフラを計画し、投資するかが重要である。オーストラリアにおいては、人口成長を維持し、かつ成長に伴う過密によって引き起こされる経済的損失を克服するために、より一層鉄道への投資を進めている。高速鉄道によって、経済と雇用の中心であるCBDと郊外との接続性を高めることが重要である。



◆パネリスト

N.K.シン

インド財務省財政責任予算管理委員会 議長

日本の新幹線システムによるムンバイ・アーメダバード間の高速鉄道は単なる象徴にとどまらず、強力な触媒としての効果を持つだろう。運行が始まれば、インドのインフラを様々な方法でアップグレードする模範となる。高速鉄道によって、情報の非対称、市場の非対称、機会の非対称を解消することができ、それを実現するため高速鉄道が何をできるかについて考えることが、成長のモメンタムを維持するために極めて重要だ。



◆パネリスト

サイド・ハミド・アルバ

マレーシア陸上公共交通委員会 (SPAD) 議長

ASEANは域内に多様な宗教・民族・文化を抱えており、協力を推進するためには多様性をうまく管理し、ナショナリズムに対処しなければならない。ASEANの各国は、インフラの重要性、相互依存の重要性を認識し、協力することができるだろう。クアラルンプール・シンガポール間の高速鉄道が、今後のマレーシアの開発という意味でのゲームチェンジャーになる。



◆パネリスト

スリン・ピッスワン

前ASEAN 事務総長

交通とコネクティビティがなければ、ASEANは真のコミュニティになれない。交通システムとインフラ整備は地域における共通利益となっており、調整し、同期し、足並みを揃えて努力するために、多国間のプラットフォームが必要だ。ASEANという地域単位で考え、同じ方向に向かって努力するために、新しい考え方を持たなければならない。多国間協調主義が必要とされている。



◆パネリスト

田中 明彦

東京大学東洋文化研究所 教授

前独立行政法人国際協力機構 (JICA) 理事長

今や「アジア・太平洋」という言い方よりも、インド洋と太平洋を繋ぐ時代という意味で「インド・パシフィック」と認識すべきかもしれない。国際協力においては、携わる人間が、どういったプロジェクトを進めるのがその国やその国の人々に最も役に立つかを、パートナーの国の方々と一緒に考え、それぞれの自助努力を重視した形で行きと丁寧に議論・協議を行うことが、最も重要だ。

セッション1

「高速鉄道による社会変革の追求」—課題とその克服への挑戦— 11時25分～12時45分



◆モデレーター

ロドリック・スミス

インペリアルカレッジ 教授

高速鉄道の効果を最大化するうえでの課題は、まず「Connectivity(接続性)」、すなわち駅を中核とした、高速鉄道と他の交通機関との接続性。次に「Integration(統合)」、つまり高速鉄道整備と都市開発の統合、中央政府・地方政府・プロジェクト主体との連携・統合。そして「Sustainability(持続可能性)」である。



◆パネリスト

ナコーン・チャントソン

タイ国立科学技術開発庁 顧問

タイにおいては、歴史的に道路開発が優先されたことにより交通渋滞が深刻化し、その結果、バンコクにおける大量輸送システム導入、在来線の複線化、在来線の新路線の建設、高速鉄道の建設の検討が始まった。高速鉄道計画については、事業性調査や環境影響評価に関するレビューが行われているが、想定される利用者が少ないことが課題である。



◆パネリスト

モハマド・ヌル・カマル

マレーシア高速鉄道公社 CEO

クアラルンプール・シンガポール高速鉄道は、クアラルンプールのみならず、マレーシア内の中間駅周辺の経済発展に繋がるものでなければならない。高速鉄道開業による地域開発効果を最大化するためには、適切な政策的介入が必要である。



◆パネリスト

西山 隆雄

東日本旅客鉄道株式会社 常務取締役

高速鉄道の駅、特にターミナル駅では、既存の鉄道ネットワークのハブと一体として整備をし、お客さまの利便性を高めることが必須である。持続可能な高速鉄道を作っていく上で最も大事なことは、長期にわたるコスト、つまりキャピタルコストとオペレーションコストの総和であるライフサイクルコストの最小化だ。



◆パネリスト

アズミ・アブドゥル・アジズ

マレーシア プラサラナ社 CEO

公共交通志向型の都市開発に当たっては、様々な輸送モードを十分に統合して考えるとともに、コンパクトな形で開発を行い、無意味なスプロール現象を避けることが肝要である。クアラルンプール・シンガポール高速鉄道は、人々のニーズに合った魅力的なもので、かつ、大きな効果を持つものにする必要がある。



◆パネリスト

チュア・チョンヘン

シンガポール陸上交通庁 副長官

小さな島国で人口密度の高い都市国家の経済成長を支えるには、交通が非常に重要である。シンガポールでは、高速鉄道のターミナル駅が位置するジュロン地区を第2のCBDとすべく計画を進めている。地下鉄やバスといった既存の公共交通機関と統合的に開発を行い、さらに歩行路も一体的に整備して、自動車に依存せずに生活できる街を作る。



◆パネリスト

アルネンドラ・クマール

前インド鉄道省 次官

インドのムンバイ・アーメダバード間の高速鉄道によって、現在7～8時間かかる両都市間の移動が高速鉄道によって約2時間に短縮され、人々の居住や移動に関する考え方に大きな影響を与える。このプロジェクトがどうなるかによって、他のプロジェクトの先行きも変わってくる。インド国内でしっかり人材育成をして、自分たちの力で技術を身に付けられるようにしなければならない。

スペシャルセッション

「高速鉄道が拓くインドの未来」 13時40分～14時10分



◆モデレーター

シシル・グプタ

ヒンダスタントाइムズ紙 上級編集委員

過去、インドの交通において画期的な出来事といえば、1980年代のマルチスズキ(小型自動車)、2000年のデリーメトロ(地下鉄)、そして今や高速鉄道の登場だ。3つの全てのプロジェクトに日本が関わり、インドの交通分野に革命をもたらした。ムンバイ・アーメダバード間のほかにも、経済的なハブを繋ぐための高速鉄道プロジェクトが検討されている。



◆パネリスト

JM シンディア

インド連邦議会 下院議員(インド国民会議党)

インドにおいて高速鉄道は決して新しい構想ではない。初めて注目されたのは2007年よりもずっと前のことであった。それが今、環境性能の高さなどからまた注目を集めている。インドの経済モデルの利点は、600～800万人の人口を持つ大都市が多数存在していることで、とてつもなく大きなチャンスがある。高速鉄道のみならず、準高速鉄道の整備も重要である。



◆パネリスト

ショーリヤ・ドーバル

India Foundation(シンクタンク) ディレクター

高速鉄道を含めた輸送モードの体系を長期的に考え、都市化問題、地域開発、省エネルギー、経済成長、生産性向上などの問題に対処しなければならない。ムンバイ・アーメダバード間の高速鉄道計画は日本の融資によって実現可能となった。これまでの各国の経験を見ても、高速鉄道への投資は、中長期的に見ればいろいろな形で回収できる。



◆モデレーター

道傳 愛子

NHK解説委員(国際情勢担当) 国際放送局 チーフ・プロデューサー

高速鉄道はインフラであると同時に先進国、途上国を問わず、国やそこに暮らす人たちの将来へのビジョンを映し出すものである。不確実性を深める世界で、目印のない白地図に向き合っているようなものであるが、引き続き国際情勢を注視していきたい。



◆パネリスト

デービッド・ハウエル

元イギリス運輸大臣

高速鉄道にとって、政治的安定性・継続性や政府の戦略的なサポートが必要であるが、欧米においてはそうした確実性が消えてしまった。これは止めることのできない長期的なトレンドのひとつであると思うが、理解することは可能であり、理解することができればそれを管理し、緩やかにすることができるようになる。イギリスでも高速鉄道計画(HS2)があるが、日本の新幹線の経験や教訓にもっと学ぶべきである。



◆パネリスト

アンドリュー・ロブ

前オーストラリア貿易投資大臣

先進国の多くが保護主義に回帰しつつあることは皮肉的である。これが保護主義に向かっていますますます強まるのかどうかまだ分からないが、力を持った人々がこの問題の原因を認識するかどうか重要だ。オーストラリアで高速鉄道が導入されれば、地域、地方に大きなチャンスが生まれるが、コストを正当化するのが困難である。税金に頼るのではなく、バリューキャプチャのような財務モデルを考えなければならない。



◆パネリスト

トム・ダシュル

元アメリカ上院 院内総務

アメリカでは政治的な津波が起こった。今世界は秩序のある地域と無秩序な地域に分かれている。アメリカや日本のような重要な国がそれぞれに協力し、また地域で、さらには国際的にそうしたことがいかに実現できるかを議論すべきだ。アメリカの北東回廊と日本の東京・大阪間の人口動態が非常に似ており、共通の課題を持っている。過去数年、北東回廊へのMAGLEV導入について進捗を重ねている。



◆パネリスト

葛西敬之

東海旅客鉄道株式会社 代表取締役名誉会長

グローバル化という大きな方向はトレンドとして見れば正しいが、グローバル化を進める上でのプロセスやタイムスパンに関して意見の対立が出ている。東京・大阪間は、1964年の東海道新幹線の開業により1日行動圏となり、沿線が1つのベルト地帯・メガポリスとしてインテグレートされた。そして現在MAGLEVにより同じ街の一部となろうとしている。この技術を、北東回廊ワシントン・ニューヨーク間を対象に米国と共有することは、日米同盟の大きな支えとなる。



◆モデレーター

森地 茂

政策研究大学院大学 政策研究センター 所長

都市開発にはその地域が元来持つ競争力の分析、多くの利害関係者の利害調整、開発に対してリーダーシップを発揮する主体の存在が必要だ。特に都市開発に関して、高速鉄道のインパクトを最大化するためには、既存のルールや制度を変えること、また、慎重に開発のターゲット地区の選定を行うことが必要だ。



◆パネリスト

呉 在鶴

韓国交通研究院 副院長

韓国では主要都市間の交通機関分担率では高速鉄道のシェアが最も大きくなっており、高速鉄道によって地方都市の経済に好影響がもたらされている。都市開発を進めていくためには、高速鉄道と他の交通への適切な投資バランス、民間投資を呼び込む仕組み作り、関係機関の間の協力と中央政府による調整が必要だ。



◆パネリスト

山崎 康至

富山県 経営管理部長

北陸新幹線開業に向けて官民が一体となって県民会議を設け、交通、観光、産業などについて戦略を協議するとともに、富山駅周辺や公園、路面電車等の交通ネットワークの整備、観光開発等を進めた。新幹線開業により、経済波及効果は企業利潤なども含めると421億円と見込まれる。一日も早く、北陸新幹線を京都・大阪まで繋いでほしい。



◆パネリスト

青柳 俊彦

九州旅客鉄道株式会社 代表取締役社長

九州新幹線開業に際して行った観光開発や駅ビル開発により、ビジネスマンのみならず多くの観光客を沿線に呼び込むことに成功した。九州新幹線は航空機やバスからお客さまを奪ったのではなく、他の交通機関を含めた全体の輸送人員を大きく伸ばすとともに、九州と関西との強い繋がりを生み出した。また、新幹線と駅ビルを一体的に運営したことが、JR九州グループの経営の安定に繋がった。



◆パネリスト

ウェルナー・ロッテンガッター

ドイツ カールスルーエ工科大学 教授

ヨーロッパにおいては、各国が特に列車制御について独自の技術をもっている。そのため、鉄道政策においては異なる鉄道システム間での相互運用、つまりインターオペラビリティが問題になる。都市計画や開発等の成功事例と失敗事例それぞれの要因について分析し、産業や人口の集積を引き起こすことが高速鉄道の成功のカギだ。



◆パネリスト

江耀宗

台湾高速鉄路有限公司 董事長

今日の台湾高速鉄道の1日当たりの乗車人員は約15万3000人、乗車率は約62~3%、鉄道事故率は0%で5分以内の定時性は99.57%だ。台湾高速鉄道によって、台湾の北から南までが一日生活圈となり、人々の新しいライフスタイルが生まれた。2007年より前は台湾に高速鉄道は存在しなかったため、開業に際してはスタッフの育成や制度、システム、サービス品質の整備・確立に苦労した。

<IHRA国際フォーラム2016> (11月17日)



パネルディスカッション



フォーラム閉会後に行った記者会見

<夜間特別拝観
(妙心寺退蔵院)> (11月17日)



松山副住職による英語での講話

<ウエルカムパーティー> (11月16日)



パネリストの紹介



舞妓・芸妓の演舞



NKシン上席顧問委員による
閉会挨拶



夜間特別拝観風景

<レセプション> (11月17日)



スリン・ピッスワン前ASEAN事務総長による乾杯



京都市 門川大作市長による挨拶



トム・ダシュル元アメリカ上院
院内総務による閉会挨拶



レセプションの様子

<テクニカルビジット> (11月18日)



コース1 新日鐵住金製鋼所

コース1

高速鉄道を支える台車関連部品の製造及びメンテナンス

<コース紹介(行程)>

1. JR東海大阪台車検査車両所
2. 新日鐵住金製鋼所
3. 三菱電機伊丹製作所



コース2 JR西日本社員研修センター

コース2

安全文化の創造と人材開発・教育

<コース紹介(行程)>

1. JR西日本社員研修センター
2. 新幹線指令所
3. JR東海大阪第一運輸所



コース3 姫路城

コース3

新幹線で巡る世界文化遺産

<コース紹介(行程)>

1. 姫路城(京都～姫路間、のぞみ101号乗車)
2. 厳島神社(姫路～広島間、のぞみ105号乗車)
3. 原爆ドーム(広島～京都間、のぞみ64号乗車)